

ARIPI ROMÂNESCII



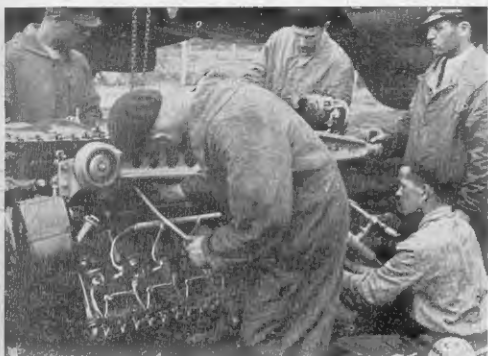
Director, C-duc
AL. DEMETRIU

177



NUL I, Nr. 8
FEBRUARIE 1943

VĂNĂTORUL ROMÂNESC ÎN ATAC



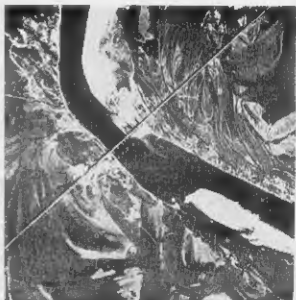
1. În atelierele aviației se revizuesc motoarele.

2. O gară răsărită sub focul bombelor românești.

3. Aviația sanitară își face datoria în prima linie.

4. Rezultatul unei misiuni de recunoaștere.

Autorul copertii din față din numărul acesta este domnul Romulus Voinescu, elev în cl. VII-a a liceului din Brăila.



EROII DELA STALINGRAD

In ziua de 2 Februarie — înămplinarea Domnului — s-a lăchelat marea epopee dela Stalingrad, gigantica luptă dintre David și Goliatul bolșevic, lupta dintre un corp de armată german și 2 divizii române contra puhoiului rusesc — în forță de 6 corpuri de armată — care s'a isbit cu toată înverșunarea timp de 2 luni, măcinându-se aprosop total până să izbutească recucerirea ruinelor marelui oraș.

Eroi apărători — dela un mareșal până la ultimul soldat — germani, români, croați, au stat neclintii și strâns uniți în jurul drapelului țării pentru care luptau, rezistând dincolo de extrema limită lumească, fără murmur, într-o disciplină de oțel și în condițiuni de extraordinară privațiune de tot felul, trăgând ultimul răsuflare în năvela copleșitoare bolșevică.

Sacrificiul lor, atât de util luptelor ce se desfășurau mult departe de ei, va rămâne în istoria formidabilei cruce de și a tuturor popoarelor, exemplul celui mai înalt patriotism, al abnegației și devotamentului pentru neam și civilizație.

Pentru noi Români, eroismul fără de seamăn al ostașilor noștri, disciplina și admirațiile lor voiașcă de a rezista până la unul alături de șefii, camarazii și aliații lor, reprezintă afirmarea strălucită și categorică a minunatelor însușiri ale unui întreg neam, pe care *nimic și nimănă* nu-l va cîntări din hotărîrea dăru de a învinge pentru totdeauna pe unul din dușmanii lui de veacuri.

Măreția rezistenței înverșunate a Eroilor dela Stalingrad rămâne, în viața noastră și ale generațiilor ce vor veni, într-o permanentă actualitate. Societății, demnității, disciplinei, încrederea în șefi și bravura pe care ei le-au dovedit luptând acolo, ne este o moștenire sfântă — îndemna și încrederea în viitorul țării — de care se poate uita și care va fi vesnic slăvită!

AL. DEMETRESCU



COLABORATORUL NOSTRU, D-I J. M. DELA ALDEA
— ATAȘATUL DE PRESĂ AL SPANIEI ÎN ROMANIA —
INTORS PROASPĂT DE PE FRONTUL RUS ȘI SEMNA-
TURILE CAMARAZILOR SPANIOLI, ROMÂNI ȘI GERMANI

ARIPI ROMANEȘTI ^{în} LUPȚĂ

Avionula de recunoaștere românească gata de a intra în acțiune în orice clipă (S.M.P.)



Donald răfăiat, mascota unității formațiuni de vână-
toare



**Regrada de
frente
la 2.^a
escuadrilla
de la
División
Azul**

El jefe de la es-
cuadrilla, coman-
dante Salvador,
a la cabeza de la
división, en la
cabeza de la di-
visión.



↑
Mayor Salvador, comandante de la
Escuadrilla "Albatros" la concede, la Pa-

←
Un equipo "toro" de la bombardera
(S.M.P.)



←
Equipo de tierra, en el aterrizaje
de la bombardera.
(S.M.P.-Petró Stoyanov)



↑
fotografía de mi-
nimo.
(S.M.P.)

←
Storeroi d'ad-
fiter la shor.
(S.M.P.)





torul cel mai septentrional — Laponia — fenomenele nopții polare puțin favorabile zbururilor deasupra tundrei poleite de gheață.

Frigul intens devine extrem de agresiv și primejdios când invadează păturiile de sus ale atmosferei și este întovărășit cu depresiunea atmosferică.

În această chestiune fiziologul francez, prof. Léon Binet, a făcut următoarele observații într'un studiu publicat în 1940: „Un factor extern foarte temut de aviatori, ca și de alpinisti, în lupta lor împotriva frigului este depresiunea barometrică ce slăbește reacțiunile organismului. Asociat cu frigul puternic în zbururile la altitudini mari, acest factor extern sporește efectele sale primejdioase.

Școala din Belgrade a demonstrat, că turburările provocate în zona frigului intens de presiunea barometrică se manifestă mai întâi prin turburările „termoregulației“. Numai dacă organismul este protejat împotriva frigului în așa condiții în cât el să poată a-și menține temperatura prin producția sa calorifică, turburările nu apar decât la depresiunile puternice corespunzând unei altitudini de aproape 6000 m.”

În urma experiențelor făcute în cursul campaniei grele din iarna cumplită a anului trecut, organele tehnice ale aviației germane au aplicat anumite măsuri spre a micșora efectele agresivității frigului și a depresiunii barometrice, asigurând astfel protecția aviatorilor.

În luptele grele de apărare ce le-au susținut trupele germane și aliate în focarele principale din sectorul de sud, — nord de Kurak, în jurul Harkovului, în regiunea Donejului și în aceea a Cubanului, unde s'a format cupul de pod între peninsula Taman și Cubanul inferior — ca și din sectorul de nord — zona încercuită Leningrad, sectorul Volkov — sud lacul Ladoga și regiunea dela sud-est de lacul Ilmen — aviația germană a luat o parte importantă și a



Au venit scrisori din țară la o escadrilă pe front (S. M. P. — Stoicică I.)

activat chiar în zilele când temperatura a fost defavorabilă.

Formațiuni de avioane de vânătoare au provocat la luptă forțele aeriene sovietice în cursul marelui ofensiv inamic de la sud și au doborât numeroase aparate.

În deosebi s'a distins în aceste angajamente divizia a 15-a de aviație germană, care a pricinuit inamicului pierderi grele în oameni, materiale și arme.

Aviația română a intervenit și ea în gigantică bătălie de iarnă și a îndeplinit

Cronica războiului aerian

de ROMULUS SEIȘANU

— Operațiunile aviației între

1 — 15 Februarie 1943 —

ACTIVITATEA aviației în zona frontului oriental european, ca și în zona din spatele frontului actualu, a fost și în primele două săptămâni ale lunii Februarie influențată de condițiile caracteristice iernii rusești: frig intens, mai cu seamă la altitudinile mari, viscole puternice în stepe sub forma unor uragane de zăpadă; ceață densă și întinsă pe spații imense, care a mascat obiectivele militare și a redus la zero vizibilitatea; iar în sec-



Un grup de aviatori români și germani, pe front (S. M. P.)



Un echipaj călător în bătăliile aeriene din est: Slt. av. Rădulescu Ioan și Slt. av. Diaș (S. M. P.)

cu succes misiunile sale, chiar în situațiile cele mai defavorabile. Atât personalul navigant și ne-navigant, cât și aparatele, au fost supuse la grele încercări din cauza gheții, a ninsorii și a frigului. Contingentele de aprovizionare ale Luftwaffe-ului au făcut și ele față acelororași dificultăți, căci ele au fost nevoite să transporte munițiile, carburanții și piesele de schimb pe drumuri înzăpezite.

Intregul personal al escadrilelor de recunoaștere, al unităților de vânătoare și de luptă, ca și al formațiunilor de transport a desfășurat eforturi excepționale și a manifestat spiritul său întreprinzător și eroic în toate acțiunile lor, aducând prețioase servicii trupelor de uscat angajate în bătăliile de apărare.

Această colaborare a aviației germane și române în toate bătăliile este una dintre principalele sale misiuni, mai cu seamă în faza culminantă a ofensivei inamice, ofensivă ce s'a desfășurat pe o rază foarte întinsă, de la nord de Kurak până în Caucaz.

Independența armeei aeriene de rețeaua căilor ferate și a drumurilor, ca și facilitatea sa de a sosi repede și prin surpriză deasupra teatrelor de operații, în toată bătăliile, a fost larg folosită de comandamentul german.

Totuși, în campania de iarnă, aviația, chiar cea mai puternică și bine organizată, cum este cea germană, nu poate, din cauza condițiilor atmosferice nefavorabile, să intervină cu toată forța sa în zona frontului și în spatele frontului. Odată cu apariția primăverii situația se va schimba și aviația germană va putea pe frontul oriental să desfășoare o activitate în stil mare.

Pe frontul african din Tunisia și în zona Mediteranei centrale și occidentale, au fost zilnic numeroase angajamente aeriene și atacuri repetate împotriva obiectivelor militare, a diverselor localități și a convoaielor de pe mare.

Fapt este că spațiul aerian al Medi-

teranei centrale și al Tunisiei este dominat de aviația germană și italiană, care dispune și de bazele sale apropiate din triunghiul strategic Sardinia-Sicilia-Tunisia.

Aviația britanică a continuat atacurile, în formațiuni mai modeste împotriva câtorva orașe din Italia de sud și de nord. În deosebi au suferit de pe urma atacurilor aeriene britanice orașele Palermo (Sicilia), Neapole și Milano, unde după comunicatele cartierului general italian, numărul victimelor omenești a fost mic, dar sarcinile materiale au fost mari.

În Germania de vest escadrile de avioane de bombardament britanice au atacat câteva localități cu același scop de a obține prin terorizarea populațiunii civile „efecte psihologice”. Acest gen de operațiuni, chiar cu efecte distructive mai întinse, nu poate influența asupra mersului operațiunilor militare și aeronavale, atâta timp cât armatele sunt angajate în luptă și combatanții au moralul ridicat; iar națiunea respectivă are încredere într'un sfârșit favorabil al războiului. O formațiune de bombardiere nord-americane a atacat un port francez de pe coasta Atlanticului. O luptă aeriană s'a angajat în acel spațiu, în cursul căreia opt avioane de bombardament nord-americane cu câte patru motoare, au fost doborâte de vânătorii germani. Alte formațiuni aeriene nord-americane au făcut incursiuni în Sicilia, în peninsula Calabria și în regiunea Neapole. Avioanele de vânătoare italiene și artileria antiaeriană au doborât câteva bombardiere mari cu patru motoare în împrejurimile orașului Neapole și lângă Trapani (Sicilia). Notăm că, atât atacurile aviației britanice, în Germania de vest și Italia; cât și cele ale aviației nord-americane din Italia și Franța occidentală, n'au fost date în formațiuni masive.

Aviația germană a continuat bombardarea diverselor obiective militare din Anglia de sud și orientală (porturi, centre și regiuni industriale).

Nu se poate prevedea dacă în această fază în care a intrat războiul, beligeranții vor întreprinde ofensive aeriene masive.

Războiul „nervilor” bazat pe atacuri aeriene împotriva centrelor urbane, prin care se urmăresc efecte psihologice, morale, se va întinde poate și în alte spații. De aceea se recomandă și la noi descongestionarea orașelor principale de o parte din populația lor civilă printr'o evacuare voluntară, făcută din timp și în interesul ei, precum și respectarea de către public a dispozițiilor ordonate și recomandate de autorități privitoare la apărarea pasivă.



Observatorul, în zbor, își cercetează aparatele de bord (S.M.P. - Petre Stora)



Stefan Luchian
Autoportret

TRIPPI ROMÂNESCI



În Tura Mateșului



St. Luchian: Casa
lui Moș Gheorghe



St. Luchian: Moș
Nicolae



București: Ateneul Român

Mănăstirea Curtea de Argeș



În mănăstiri Ardealului



Loc în mănăstiri Carpați



St. aviator
Alex. Stărcu



Pentru mine, în momentul când covorul de verdeață și flori din mijlocul arii chirpau zămbile și clocoți ai de petale înăngerate. Intru în ochi de apă limpede își scaldau chipurile, bulgării de zăpadă și ghiocilor...

În acest decor — ce-ți da impresia unui crâmpei de vis — Șc. de pilotaj A. R. P. A. își deschidea larg porțile activității.

Era prima zi de 'abor.

Toți noii elevi — care veniseră să cunoască tainele cerului — erau grupați la punct, așteptându-și fiecare rândul, cu o emoție neînțeleasă. Pentru fiecare elev, aborul din acea zi constituia hotezul aerului, o aclimatizare însoțită de explicații și cu timide mișcări, pe care le făcea chiar elevul, spre a-și da seama într-o măsură limitată, „ce este și cum se pilotează un avion”.

Terminasem aborul cu toți elevii ce-mi fuseseră repartizați și tocmai mă pregăteam să plec cu avionul spre hangar, când aud că cineva mă strigă insistent.

Mă uit să văd cine mă cheamă și descopăr în mijlocul elevilor, silueta unui tânăr de o frumusețe și distincție rară.

Era Alexandru Stărcu, unul dintre cei mai buni prieteni ai mei și pe care nu-l mai văsesem de mult timp. Am tăiat contactul motorului și din carlingă am sărit drept în brațele lui Sandi. Ne iubeam mai mult ca frații:

— „Sandi, ce fericit sunt că ai venit să mă vezi!”

— „Dragă Cuți, știu să te anunț că începând de astăzi, sunt nu numai judecătorul Al. Stărcu, dar și elevul Al. Stărcu al Șc. de Pilotaj A.R.P.A. repartizat la punctul de abor al instructorului Dacian. Cine o fi acest instructor?.. Te rog fii erigiu și recomandă-mă tu; spune-i să se ocupe în mod serios de mine!”

Nu-mi venea să cred cele auzite... Urmă o scurtă tăcere... îi întind mâna și „mă prezint”...

— „Al dumneavoastră... în momentul...”

— „Cuți — urmă el — în momentul acesta să-l văd când îți văd unul din stăruirile mele îndeplinite! Știi cu câtă patimă și de gând îți vorbeam de aviație!”

— „Dragă Sandi, îți înțeleg țerica și te rog urcă-te chiar acum în avion — măcar că este târziu — să-ți fac prima lecție în amintirea acestei zile care ne-a umplut sufletul de bucuria revederii.”

Pe aerodrom se permisese activitatea. Toți elevii în grupuri se îndreptau spre hangar unde îi aștepta mașina să-i ducă spre oraș.

Noul meu elev se instalează în carlingă dintr-o săritură; îi explic importanța tuturor aparatelor de bord care trebuiau supravegheate, cum și detalii asupra celor ce vom face în abor.

Motorul pornește și în câteva secunde plutim în aer. Îi comunic prin aviofon:

— „Pune mâna pe comenzi, turajul motorului redus la 1600 ture; botul avionului să fie pe orizont... Vezi, fii atent: apă, bine... foarte bine, bravo Sandi!”

Fără discuție mă impresionează aceste calități de aburător neîntâlnite până acum. Sandi era un tânăr cu promițătoare calități de aburător.

— „Ce zici, merge?” mă întrebă el în timp ce în colțul gurii îi înflorește un zămbet plin de fericire. Și știu? Nu mi-e frică de loc; parcă de când lumea sunt în avion... mă spune-mi ce să fac...”

Așa a fost prima zi în care Sandi Stărcu a luat prima lecție de abor.

Într-un timp foarte scurt el termină Școala de Pilotaj, fiind felicitat de comisia de brevetare, pentru siguranța și eleganța cu care executase probele de brevet.

Ceva mai târziu termină cu succes cursurile școlii de abor fără viabilitate a piloților de Linie L. A. R. E. S. care este o adevărată academie de abor și de navigație științifică.

Acum Stărcu era pilot calificat.

(Continuăm în pag. 34)

Pentru tinerețe



Vor face ecin putina teorie



to are toate pumbe
u erer e mareu
YERT CAL

Oscu aparau rex
cete de a 4 or con
ai O a e va se
discompune a fuptr
r una ndap a 3
u enu are ar omu
u C a e ecarata
pe pond cu e a pe e
canta F J

Când se a este vort F
Besech brea - prindiu a tade
se lragu napor sta ca



trebus se cum pata mara
pentru ca F din sotre se
traga plano si darala



to Tu trauz forta marea
urea atargate de lombur de
m. se opra.



Parta moli ca acumula dimi
nuesta deca rama orizonta
gratitax pumbeu a trage alung
placori spre pamant



Pentru a moca motoru fno
sfera de gravitatie pumbeu
tu mentonad aparatul are
m m m m m



to facia r
fate vom
e aca dea
fau e a
p actice

AVIPI ROMANEȘTI



SEARȘI, LUPETI
de Iepăreșcu Al. student anul I.

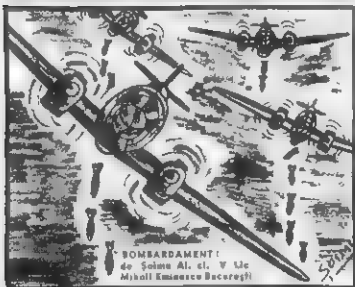


IN MIȘCARE
de Dumărescu Eugen
cl. VIII-a la Știrbey Vodă

VICTORIE
de Vicanje Grigorescu, student anul I,

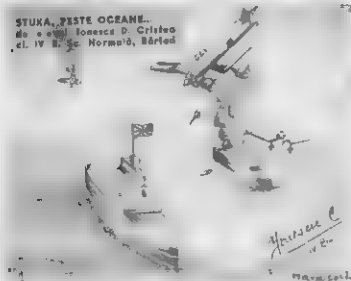


ATAÇ LA SOLI
de Borănescu Paul elev cl.
VIII-a la Șincai, București



BOMBARDAMENT
de Șolima Al. cl. V la
Mihail Eminescu București

STUKA, PESTE OCEANUL
de eșcol Ionescu D. Cristea
cl. IV B. la Norma, Bărdol



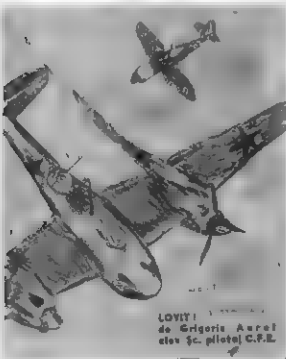
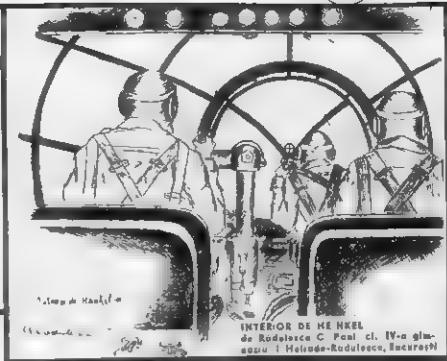
Harisac C
1920

maria poez



Andrei Al. Constantin
cl. VII
1920

VICTORIE ROMANEASCĂ
de Andrei A. C. cl. III-a
la Mihail Viteazul București



LOVIT!
de Grigoris Aurel
clou Șc. pilotaj C.F.R.



Unceala!





Tinerii elevi ai
scolii de
pilotaj fascistă,
conini și încre-
dibili în steu-
lor și a Hitler.
Luci.



Vase de război
englo-americe
sub tiri bomb-
lor italo-ger-
mane, în Mediter-
ana.



"Mădăc" dogul mascotă a
unei flote de bombardiere.



"Mădăc", vestiment mascotă a unei
flote de bombardiere.

MASCOTELE

INTR-O 'după amiază cu cerul vântat, adjutantul Popescu a apărut în pragul bordenului, ținând în brațe un iepure mic și agribilit. Ceremonia s'a desfășurat apoi simplu și emoționant. Iepurele a fost decretat și investit „mascota” escadrei, iar echipajele în frunte cu comandantul au ciocnit și-au ținut câteva discursuri vesele, despre rolul și misiunea glorioasă a importantei vîetăți, care pașnică și infometată rodea într'un colț câteva foi de varză, aduse în grabă de bucătar.

Viața escadrei s'a desfășurat și mai departe în zilele care au urmat, după legile aspre ale campaniei. Muniți, victorii, serile dela popotă, cu glume spumoase și ironii camaraderesti. Numai că în acest ansamblu de întâmplări, sentimente și senzații mai intervenise un personaj: mascota. Iepurele trecea din brațe în brațe, era subiect de discuții și temă de superstițioase îngrorări.

Încet, încet, pe negândite, datorită

nu știu căror misterioase legi de corelații sufletești, făptura aceea banală și prozaică devenise un fel de ancoră a destinului. De ea se legau optimismul fiecărui aviator, încrederea și fama escadrei. Chipul acela stupid de drăgălaș al iepurelui începuse să apară în creion și căr bune pe pereții bucătăriei, la popotă prin cantonamente, pe fel de fel de hărți, pe fuselajele avioanelor, pretutindeni.

Mascota se transformase într-o obsesie.

Nici astăzi nu am reușit să pătrund înțelegerea rosturilor concrete ale mascotei. Iepuri, gâmi, țapi, maimuțe, câini, — o lume întreagă de animale care populează viața de emoții și senzații a aviatorilor de pe frontul din răsărit.

Uneori, am alunecat în fel de fel de divagații. Desigur, nu trebuie neglijat în primul rând fenomenul de sugestie, adică încrederea omului că „mascota” îi poartă noroc. Într-o

existență palpitantă și de extremă încordare nervoasă, ca aceea a aviatorilor în luptă, fetișismul este o necesitate de ordin moral și de echilibru sufleteș.

Dar mai poate fi și altceva. I-am văzut pe aviatorii noștri de nenumarate ori, întorcându-se din vîlvătaia luptelor aeriene. Epuzați



Un câliao-lap, mascota unei alte unități ecologice.



de stărt cu ochii voalați de satisfacția grava a suptes, ei alergau în căutarea unor clipe de liniște, de repaos. Jocu cu „mascota” — cu gămile, cu țapii, cu pisicile sau iepurii — în bătaia vânturilor sau bătă de lumină a soarelui este pentru sburători un mijloc de simplă dar imperioasă delectare fizică și spirituală.

Giumbușlucurile absurde ale animalelor le readuce acestor oameni încrâncenați de primejdii, zâmbetul pe buze.

Și de ar fi numai atât, rolul mascotei este destul de covârșitor, într-o lume în care moartea și viața se împletesc aproape la fiecare clipă.

I. PANAIT



„Și eu vîdeî, mascotă e mîi ecologice
sora-meritine.”

Să ne cunoaștem dusmanii!



1



2



3



4



5



6



7



8

Tipurile principalelor avioane și hidronvioane în serviciu în aviația bolșevică.

1, 2 — Vânătoare

3, 5, 6 — bombardament ușor

7, 8, 9 — bombardament mijlociu

4-10 — bombardament la pica

11-12 — Avioane maritime

PE LANGA ACESTE CATEGORII DE AVIOANE, BOLȘEVICI, MAI AU ÎN SERVICIU AVIOANE DE BOMBARDAMENT GREU SANITARE ȘI DE TRANSPORT



9



10



11



12

CONDUCĂTORUL

O viață aspră, fără rămbet
Întruchipezi tu Mareșale,
Povara grujilor în umblet,
Un suflet plin de ideale.

De loc și fum e plină sarea
Că mintea ta cea luminată
Le-a trâmbișat la toți chemarea
Plăseilor de altă dată.

Și ca un Ștefan Vodă tu vi
Despururi să ne faci dreptate
Și granitele tu le ții,
Să nu ne fie sfârșecate.

Pe aripile conștiinței
Pe noi și Țara tu ne porți,
Și îmbărbătar de-a ta credință
Tu ne răzbuți eroi și morți.

Și nici o clipă n'ai odihni,
Și nici o zi de sărbătoare;
Eroilor să doarmă în tihnă
Ei vor o Românie mare.

Tu ne ești o pildă vie
Din virtute ostășească,
Dumnezeu să ni te fie,
Cu armata-ți vitejească.

ALICE LIANA TIGOIANU

INCHINARE SBURĂTORILOR

Voi, sburători

Voi, vîsători

Neobosiți

Și chinuși

De dorul vâjnic legendar

Al lui Icar,

Ne'nfricoșați de biruiși

Sau poate de vă prăbușiți

Din înălțimi ameșitoare,

Voi ați fiert din orice al o sărbătoare.

Voi ne-ați deschis atâtea căi în infant,

Și vișurile noastre acuma să mai mint.

Deschideți calea'n sarea zărilor albastre
Cu stâlpi și cu mișcări gigantice de astre!

Voi purtați în suflet sfânt

Deschideți calea ce a pământ,

De unde povara sufletului trîncos și greu,

Și a cărei aproape până sus la Dumnezeu!

Deschideți calea'n sarea zărilor albastre,

De unde povara sufletului trîncos și greu,

Și a cărei aproape până sus la Dumnezeu!

Deschideți calea'n sarea zărilor albastre,

De unde povara sufletului trîncos și greu,

Și a cărei aproape până sus la Dumnezeu!

Deschideți calea'n sarea zărilor albastre,

De unde povara sufletului trîncos și greu,

Și a cărei aproape până sus la Dumnezeu!

CONSTANTIN BARCAROIU

„BĂIATUL TATEI”

Garamia Alexandru

Băiatul lui Garamia

Al bătrân,

De doi ani este'n armată,

Iar de-atuncea, niciodată

N'a putut veni pe-acasă

Pîn'acuma, la Crăciun.

Stă bătrânul Garamia

Razemat de ușa'n pișag,

Tot privind la el cu drag:

Este el? Este Lisandru,

Percă este oțîșar,

Cu cizme, plinteni, de fiăr

Și pîumăr cu galoane

Și pe cap are capel,

Zău, ai jura pe icoane

Că nu-i el!

Hai poți orice să spui

— Tot gîndește'n stînga lui —

Dar fecior cum e Lisandru

Nici feciorul popii nu-l!

— Mă Lisandre — prinde-a nico

Garamia într'un tîrziu,

Ce ești to la regement?

Ești ceva, așa mai mare?

— Sunt tată, cum să nu fiu

De-artă toamnă sunt sergent.

Încîntat de nouitate

Bătrânul i-a prins la brațe,

Bătîndu-l încet pe spate.

— Sergentul tatii, sergent,

Vedea-te-ai la Paști căprar

Pe-acasă cînd o să vii iar.

Și la toamnă, măncate-ai

Lisandre, că nu te lupi,

Să te liberezi frîntagi.

ION CHITOC

PRIMUL SALT *cu parașută în cădere liberă*

NU pot uita oricui primul salt cu parașută, în cădere liberă. Era o zi frumoasă de vară. Pentru după amiază se anunțase că vor executa două grupe salt cu parașută. Eu, care număram acum șase salturi cu deschiderea automată, eram în luptă cu mine însumi.

Voiam să gust din misterele văzduhului pe deplin. În acest scop ies la raportul Comandantului Școlii să-i cer voie să execut un salt în cădere liberă cu parașută. Eram primul parașutist militar Român care voiam să mă arunc în gol, pentru a-mi încredința viața reflexelor mele și unui mâner metalic de deschidere a parașutei.

După ce mă examinează, cu atenția co-lă, incumbă răspunderea de Comandant al primei Școli Române de parașutiști, aprobă să execut saltul la ora 18.

Mă îndrept satisfăcut de aprobarea obținută, spre hangar pentru a-mi lua parașuta. Acum pornește în mine o luptă lăuntrică. Mă gândeam, în timp ce pliam parașuta cu foarte mare atenție ajutat de maistrul Mihailache cum va fi oare? Voi fi perfect conștient pentru a acționa la timp manerul de deschidere a parașutei? — Dacă nu voi aprecia bine distanța dela pământ și voi trage de mâner prea târziu?

Toate aceste închipuiri erau combătute de ambiția, de dorința, de a sorbi din plin senzațiile unui astfel de salt — La ora mesei, adunați

la popotă, camarazii mă priveau ca pe unul, ce le voi aduce noi vești din misterele văzduhului. Privirile lor admiringe mă făceau să fiu mai mândru, mai hotărât.

Iată că sosesc și Comandantul nostru. Se așază la masă cu noi și îmi dă o serie de noi instrucțiuni și de sfaturi. Amasculat cu o deosebită atenție indicațiunile date de Comandant, știind că îmi vor fi de mare folos. — De mâncat, nu prea am mâncat, căci nu aveam poftă.

După masă trec la dormitor, unde zadarnic stau cu ochii închiși, căci nu pot dormi...

Trecem la hangare pentru echipare. Suntem gata. Observ cum privirile tuturor se îndreaptă asupra mea. Mă simt tare mândru, dar sunt și îngrijorat.

Comandantul îmi verifică siguranțele parașutei, în timp ce maistrul Digulescu, reporterul nostru fotograf, prindea câteva instantanee.

O strângere de mână, o urare de noroc, și urcăm în bătrânul bomotor ce aștepta cu motoarele la „talenti”.

După vreo două ture deasupra aerodromului, avem înălțimea necesară.

Comandantul ordonă: „—fii gata —”. Apasă pe butonul unei sirene stridente. Motoarele se reduc. Un fior rece îmi trece prin tot corpul. Deși așteptam aproape în întregime

seși pe ușa avionului, totuși încep să simt o căldură ce mă furcă peste tot. E momentul. Un semn, printr-o bătaie ușoară pe spate, mă face să părăsesc instantaneu avionul.

Simt un curent puternic și un mîros de ulei ars. Mă roteș în aer în formă de looping. După câteva clipe, ce-mi par lungi, lungi cât o viață, un puiet amnistu îmi sună în crechi piuit ce dispare repede și lasă loc unei liniști mormantăie. Îmi dau seama că aștept în zadar deschiderea parașutei, fiindcă ea nu se va deschide acum decât la comanda mea. Strâng mâna pe fierul rece al mânerului, mă încredințez că îl simt, că sunt cu mâna pe el și îmi pot comanda deschiderea parașutei.

În aceste clipe prin care trec pentru prima oară, mi se perindă fulgerător prin minte toate icoanele vieții. Mă vedeam copil, alergând pe ulița satului, apoi, mare, chemat la datorie pentru patrie, în sfârșit ultima imagine, mă vedeam în lumea celor drepi.

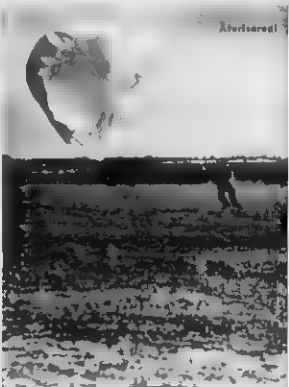
În tot acest timp, căzând mereu, căpătasem o viteză vertiginosă.

Răsturnările în formă de looping devin mai rare. Curentul îmi gheră în urechi, așa cum gheră Crivățul, printre crengile triste ale copacilor desbrăcați de haina verde a frunzelor. Mă trezesc din toropeala gândurilor de tot felul, deschid ochii

Așteptând ordinea, înaintea de îmbarcare. (S. M. P.)



Aterizarea





Parașuta s'a deschis!

Aproape de pământ.



mari și caut în gol pământul, care nu se vede, văd cer, cer albastru, peste tot. Instinctul de conservare mă îndeamnă să deschid parașuta, dar ambiția de a cădea cât mai mult în gol mă face să refuz comanda dată de instinct.

Misc picioarele. Le simt că sunt cu mine. Această mișcare îmi dă convingerea că sunt încă perfect conștient. Tot odată îmi dă o mișcare de rotație, după care mă așez bine cu capul în jos. Văd sub mine un covor mare, verde, iar în lături văd un lac. Ceva mai departe, văd niște clădiri mari, apoi lângă ele un gir de moșaldețe. Dar, timp nu este de pierdut. Observ că pe pământ totul se distinge bine acum, mă conving că moșaldețele alinate sunt avioanele noastre. — Fac ochii mari pentru a aprecia înălțimea la care mă aflu față de pământ. Observ cu înfrigurare, că pământul se înalță cu viteză către mine. Trag puternic cu mâna crispată de mâner.

Aștept sentința. — O clipă! — Apoi, simt un șuguit formidabil. Credeam că cerul și-a revărsat mânia asupra-mi, pentru că i-am pătruns misterul, sbucănd fără aripi. Văd în fața ochilor stele și cer curi de diferite mărimi și de diferite culori. — Descoblesc parașuta care cu o isbitură puternică, mă anunțase că s'a terminat cu cădere de bolid.

După aprecierea mea aveam 300 metri înălțime în momentul deschiderii parașutei, faptul e confirmat și de camarazii ce asistaseră.

Șueatul căderii în gol se transformase într'un urșut nedestăguit în capul meu așa că nici nu știu când au trecut secunde următoare. Iată, sunt numai la câțiva metri de pământ. Întind mâinile și trag de suspante. — Contactul cu pământul a fost luat. — O răsturnare reflexă pe spate și jocul aterizării a fost amortizat. — Sar repede în picioare, apă pe bucla de desfășurare a hamurilor.

Executasem primul meu salt cu parașuta în cădere liberă!

Imediat sosește lângă mine auto-sanitara cu Dl. Dr. Faniot, care văzând cum viu cu parașuta închisă, mă socotea pierdut. După o mică dojană că am deschis parașuta prea jos și am produs emoții celor ce asistaseră, mi-a strâns mâna calduros.

Apoi, camarazii mă îmbrățișează, în timp ce avionul din care sărisem ateriza.

Ne apropiem cu toții de hangare. Comandantul mă îmbrățișează și mă sarută.

Așa am trăit clipele emoționante și de neuitat ale primei lansări în cădere liberă cu parașuta.

Adjutant instructor parașutist
PANGICA NIC.

Temerar și curățător parașutistul român încreșător în mizeria lui



Informațiuni

Redacția revistei „ARIPI ROMĂNEȘTI” roagă pe aceștia care pe domni Comandanți de Comandamente și Unități aviatice aflate pe front, precum și pe toți șburătorii cari posedă fotografii, desene, schițe și orice fel de alt document care ar interesa acțiunea glorioasă a Aeronauticii noastre în războiul contra bolșevicilor, să le pună la dispoziția revistei spre a fi publicate în paginile ei. Deosebită vor așteptăm cele noastre deschise orice articole, reportaje, schițe, jurnale personale, etc., în legătură cu războiul nostru aerian, după ce toate aceste documente vor obține aprobările forurilor în drept pentru a putea fi publicate.

Toți materialul rugăm a ni se trimite pe adresa: Redacția revistei „ARIPI ROMĂNEȘTI”, Strada Sărindar Nr. 9, etaj I, București.



Col. Gheorghe Palmentola

REVISTA „Aripi Românești” apare în condiții grafice excepționale, tipărită în fototagruvuri, cu copertile în culori pe hârtia specială Kustdruk, cu o conținut de revistă „Mașina Aeronautică”. Pentru ca jurnalele de propagandă propuse să fie citite cât mai complet revista se vinde anual cu 15 lei exemplar, iar abonamentul pentru public s-o facă la lei 360 anual. Revista va continua să apară bi lunar, în 10 și 25 de fiecare lună.

Pagini din istoricul aviației.

Domnul căpitan aviator Oprea Gh. Petre, unul din amatori aerocubului Ottenius din Craiova care nu a activat în de propagandă în șburătorie domnia la toată lumea, ne dă într-un compact volum intitulat „Pagini din istoricul aviației” o oglindă a eroicilor stăruiri și jertfe depuse pe altarul șburului omenească.

Cartea este împărțită în șapte părți bine compartimentate și începe cu legendele și miturile șburului omenească, pentru a apoi să treacă la realizările efective pe lărmul șburului „cari aripi facute”.

În partea a doua a cărții autorul se ocupă de contribuția aviației în trecut război mondial și de progresele ei, pentru în partea a treia să ne arate progresele șburului omenească până în prezent actualului război.

Partea a patra a cărții este dedicată eroicilor, diabolilor și parașutei.

În partea a cincea autorul se ocupă de aviația națională și timentelele ei progrese, care au dus în glorioasă activitate de război din Est.

Partea a șasea este închinată șburului fără a celorlalte personalități trecere a timentului spre șburul cu motor, la ultima parte se ocupă de utilitatea aviației în actualul război.

Cartea este cercărită în un stil curățat lipsit de șburăciunism. Poate fi citită ca o năvălă sau ca un roman care tură pe lector tacece — șurătorii nu este mare lucru pentru cititorii ei cari sunt toți tineri.

Alături fund de toate realizările timentale în domeniul șburului românesc, domnul Ministru General Gh. Ionescu prefăcuse cartea cu un cald îndemn pentru tineret.

Noi, aripi, subliniem apariția acestei necesare cărți și o recomandăm cititorilor noștri în credința că astfel servim interesele țării, servind pe acelea ale aviației.

Coperta din spate publicată în Nr. 7 al revistei noastre, se dătoră domnului

Vicența Grigorescu, student, el se dătoră domnului Grigorescu, cu ale celor se publică.

Cartea de război a domnului George Arsenescu intitulată „Exodul Albă” a apărut într-o nouă ediție în editura „Cugătară”.

Prezentată în condiții grafice deosebite, suntem siguri că și această ediție a „Exodului Albă” se va bucura de un bolșar succes.

Colorii în loc de termometru. — Industria chimică germană a dat la vânt în ultimul timp cu o care masoară timent prelungă. Aceste culori și așa și caceci ocul în industrie și în mestri și chiar în gospodărie. Faptul că anumite substanțe se colorează în schimbare de temperatură a dat în dezvoltarea acestor „termocore”. Este vorba de diferite culori care prezintă o nuanță caracteristică la temperaturi bine precizate, colorate care persistă și după timent. Aceste „termocore” se folosesc pe un interval de temperatură de la 60-60 grade C. Pentru oți diferite temperaturi între 170-60 grade C se folosesc așurii bastonaeți timentare de măsurare. Dacă un aeroplan vrea să supună în obiect la o anumită temperatură, face cu aeroplanul „termocore” simplă mie pe obiect la timent și în rezultat timent obiectul a oți o temperatură res, timent, se schimbă timent timent, iar timent timent timent și așa în timent de căldură necesar. În bălăre bastonul timentor se poate timent de timent, la timentul compozițiilor, conserve etc. (E. S. S.)

Locuitorii Indiei. — Conform unei știri lansate de agenția Reuters, lordul Amery a afirmat în Camera Comunilor că conform recensământului din anul 1941 populația Indiei este de 389 milioane oameni, față de 338 în anul 1931. — E. S. S.

Cercetare geologică a Crimeei. — De când peninsula Crimei a fost ocupată de trupele germane, regiunea aceasta trecând sub administrația Reichului, cu fost începute ale cercetărilor științifice asupra formării timent de timent din punct de vedere geologic și morfologic a „năsi timent”, nămita vîrș sau „gușinoi”. Această cea mai mare formație de acest fel din Europa este o parte de mare cu suprafață foarte plată, cu numeroase brațe pe ai cărei fund se formează șurătorii de cari, din cauza secretei acestei regiuni de timent și din cauza lipsei timentului cu apă dulce. — E. S. S.

La sfârșitul acestui an Lt. Colonelul aviator Gheorghe Palmentola, aflatul aerocubul timent în România, se timentare la potrie sa. Distins ofițer, admirabil cameră și șburătorilor român — pe timent care și-a făcut în acți timent numărătoți pe timent — practicant efectiv al nobiliei mestrii, Lt. Colonelul Palmentola a arătat în tot timent prezentul sole prioste noi timentamentul timent sincer pentru România, activând cu devotament, timentare și rezultat pentru timentare relațiilor de frăție dintre cele două țări.

Pleazănd pentru a și servi patria și la câștigul de timentător aerian, Lt. Colonelul Gheorghe Palmentola și-a asigurat că va fi timent de timent și gândul cald al camaradilor români, cari îl timentă succes în anul timent pe timentă depășind timent timent.

Comandant AL. OSMANESCU

Domnii directorii de școli superioare și timentare de orice grad cari timent în abonament gratuit oferi de către subsecretariatul de Stat al Aerului revistei „Aripi Românești”, sunt rugați a pune la dispoziția elevilor spre cercetare exemplarele timent, timentare că timent astfel vom putea timent se timent timentare pe acordarea acestor timent timent.

Este de dori că revista să fie timent în colecții cari să se timentă în timent timent în bibliotecile școlilor timent la dispoziția elevilor.

Vocabularul aviatorilor

DĂDACA

O dădacă'n aviație, ea să fie mai explicit,
Nu e ceasea se știe și ce cred c'ați auzit.

Un instructor de exemplu pentru elevii sburători
E-o dădacă aeriană, biberon purtat
prin noți,

Pentru cei ce țin în totul lămurirea
s'o găsească
fi invitat vocabularul la „instructor” să citească.

DANDANA

Termen militar ce'nseamnă: gălăgie,
foc, alarmă,

Sinonim cu: frați de-o lege, puneți
toți mâna pe armă

În armata sburătoare, dandana-i încurcătura

Ca să scapi, se recomandă să te'nchini
cu limba'n gură.

DECALITRU

O măsură cunoscută de experiență băutori
care-adus nu-i nelegită pe-aerodrom de sburători.

Decalitrul pe'nțelesul tuturor de vreți
să-l spun,

Recomand priviți desenul, care este
foarte bun.

E făcut de specialistul cel cu-aște-amănunțit,

Fiindcă nu doare odată pentru studiu l-a golit
Pentru lămuriri mai ample, informații pe-acest tén,
Cereți fără'ntârziere la redacție lui Gion.

DECAN

Cine oare nu-l cunoaște, un decan este
un om,

Care mai întotdeauna se'ntâlnește pe-aerodrom.

Nu e sburător acela ce cuprins de mult elea,

Într'un cerc de domăitoare, nu s'erată
ca „DECAN”

Un decan cu alte vorbe, este cum

ar fi un as,

Și aceștia'n aviație, se'ntâlnesc la orice pas.

Sunt aviatori ce-adeșe, recunoscu după mulți ani,

Pătrunsând material vieții, sunt cu drept poli-decani.

De exemplu'n vorbărie sau la joc sau în femei,

Șau le sbor, la-acrobafie, sunt decani, la tot ce vrei.

de DEM. BEN. CĂRAC versificat
și de GION animat

DECEPȚIA

Isvor de lacrimi, de tristeți, singurătate,
De amar, nopți nedormite, gânduri negre,
dor de moarte,

Simfămie tot de-acestea, care le-am
trăit și scris,

Pentru-o iluzie fadă, ce-a murit, plân-
gând un vis.

Spre uitare filosofii, trei metode
recomandă,



Care dacă-s aplicate, îți iau chinul la comandă.

Una este băutura, îți înnece decepția'n vin

Și cu cât vei bea, cu-atâtea totu'n jur va fi senin.

Cea de-a doua e uitarea, care și ea la rândul ei,

O provoci cu băutura, sau prin altă „N” femeie.

Cea de-a treia e răbdarea, pentru'n cea ceva mai bun,

Și de vrei să-l guști, atunci ea nu uită să îți tutun.

DECOLAREA

Decolarea-i deslupirea cu-avionul de
pământ

Când îți mănșă înainte și te-ai pus cu
botu'n vânt,

Șineînfaș acestea de-ți-ai tras maneta'n
plin,

Cătfel fără de viteză, nu te'nalți ce
din senin.

Decolarea-i o mișcare nici ușoară, dar
nici dură,

Care însă atenție mare, c'altfel dai în „FURĂTURA”

(Vezi cuvântul și sunt sigur că vei înțelege bine).

(Furătura prinde'n mreje, chiar pe as, pe ori și cine)

Pentru'n sburător pe simplă, decolarea-i prima fală.

Mai ales când nu-i făcută în sistem de topăieles.

(Vezi și-aici cuvântul care de-l pătrunzi cu-adevărat,

(Ar să-ți dea imagini clare, ce înseamnă sbor sălțat)

Dacă decolezi și mănșă o bruschei trăgând nițel,

Să nu-ți fie cu mirare de-ar să-ți iasă un „CHANDEL”

Un fel de vrac pe scară pe a' cerului pereți,

Pe care cu toată forța, recomand să n'o fcești.



DECORAȚIA

Decorația-i simbolul bărbăției, vitejiei,
E răsplata țării noastre, o răsplata
României.

În războiul înțregirii, în războiul nostru sfânt,

Unde au luptat viteji pentru cruce și
pământ,

Decorația-i aceea ce aduce o cinste,

Dăruind în piatra vremii adevăr de
nemurire.

Pentru a'ntelege bine gloria și-a ei răsplăt,

Cerceteți vocabularul și o veți afla îndetă.



(va urma)



LT. AVIATOR ALEX. STIRCEA

(Urmare din pag. 10)

Felul lui de a se purta dela cel mai mare până la ultimul ucenic, impresiōn profund tot aerodromul. Pe buzele tuturor auzai numai cuvinte de laudă și simpatie. Manierat, de o atenție care te copleșește, învâluie într-o modestie excesivă și în același timp de o distincție rară, pentru fiecare gâlea o vorbă bună, fiecărui om supărat, o încurajare.

Robust, viol la maximum, extrem de curajos, fără a fi însă imprudent, foarte calm în aer și foarte calculat, aceste calități fiind indispensabile tuturor piloților conștienți de menirea lor.

Îi provocam într'adins situații grele, să văd cum reacționează; rămăneam uimit de calmul și siguranța mișcărilor cu care se descurca, fără a da măcar impresia că a fost surprins.

„Războiul îl găsește în hidro-aviație unde se remarcă imediat prin bravura și spiritul lui de sacrificiu. Destinicia și curajul său umplut pieptul de decorații.

Prin luna August l'am întâlnit pe B-dul Brătianu:

Sunt fericit că plec iarăși pe front, de rândul acesta la o escadrilă de recunoaștere în Caucaz.

Era pătruns de sentimentul datoriei față de ceasurile prin care trecea acuma noastră patrie.

La puțin timp îl întâlneam pe un aerodrom din Caucaz unde aterizaseram. Veșnic mulțumit și doritor de fapte mari, mi-a vorbit mult de gloria și curajul aburătorilor camarazi și de activitatea lor fără odihnă.

La 4 zile numai o veste uluitoare, care nu putea fi crezută! Al. Stîrcea a căzut „undeve“ pe câmpul de onoare, pentru Rege, Conducător și Națiune, în credința curată a sufletului său nobil, izvor de atâtea fapte ale!

Alături de lacrimile familiei și durerea tuturor prietenilor și a celor ce l-au cunoscut, sălăluiește amintirea acestui priinț fermecător al plaiurilor bucovinene, moartea sa însemnând încă o dovadă a spiritului de jertfă al aburătorilor români.

G. DACIAN
Pilot de linie

O ZI DE PE FRONT

(Urmare din pag. 23)

„Planul stăgă găurit“, strigă observatorul. Mă uit și eu și văd uciul prelingându-se pe el. Nu spun nimic. Grijă acum de motorul stăg. Totul este normal însă. Nici un aparat nu-mi arată că e'ar fi întâmpinat ceva grav. Poate că de acum înainte să survină ceva.

Un ultim atac a fost dat de un singur avion tot pe stănga și din față. Parex după același procedeu, după care radiotelegrafisau mă anunță că avioanele inamice se retrag. Observatorul căută să-l prindă la aparatul foto. Seara mi-a arătat o astfel de fotografie. A fost prins în ehorul lui paralel cu noi când căuta să ne iatăreze pentru a ne ataca și decolarea a fost mic și nedar. De aproape nu s'au putut să-l fotografie din cauza vîrșelor bruce făcute spre el. În mijlocul acestor avalanșe de situații ceream observatorului să se uite pe hartă și să-mi arate unde este mai apropiată linia frontului de Dna. Îmi arată undeva un cot al Dealului către care m'am și îndreptat.

După ce am fost plăsați de inamic, radiotelegrafisau mă anunță să mă uit pe ferestră. Văd departe mai sus și în spatele nostru și rețin foarte vag avioane de vîntătoare în evoluție de luptă aeriană.

Mă uit acum în liniște pe stănga. Văd gloriele clăscate pe plan și capota motorului. Radiotelegrafisau mă anunță acum că am fost atacați și din apate, avioane cari ne-au și lovit. Îmi raportează că m'a anunțat de aceasta și în timpul luptei, dar nu-mi aduc aminte.

Altmetru arată o mică patru sute metri. Nu mă uitam încă la el reprezentînd prea mare importanță.

„Tăsoare pe lângă noi“, strigă cineva din echipaj.

Pericol de gros acum. Trag de mână și avionul clăștigă joasă două sute de metri. În față departe și mai sus, nori. Jos, sub aripa, linia frontului inamic pe care o găsim din misiunile precedente că dispune de s. c. s. automez. Forțe motoare și ure în acări. Ajung la înălțimea norilor și intru în ei. Îmi aranjez capul la compas. Suntem salvați și încep feliicitările între noi. După vreo zece minute ies din

noiri. În dreapta și mai departe pe sub un nor izolat văd două bimoteure în șor paralel cu noi. Scot depe pilotul automat, pentru a putea manevra ușor avionul și în șor picat mă îndrept spre ele. Când ne-am apropiat destul, disting în avionul cap un alt tip decât al nostru. Îmi dau seama că e un avion de recunoaștere. Intru și eu în formație pe stănga. O formație mixtă se întorcea acum la aerodrom. Avionul 19 nu era și jos, cei din echipajul lui mi-au spus că intrînd într'un nor s'au pierdut de el revenind stăguri.

Pe planul drept al avionului de recunoaștere zăresc o ruptură, iar pe direcție câteva lovituri de tun de avion.

La noi depun toată atenția bănuind că se poate să fi fost lovit într'unul din caucicuri. Avionul la ușor contact cu pămîntul, îl simt aplecându-se pe stănga, pun imediat frînă pe dreapta și mă rulează cînd-oceze metri după care se oprește. Caucicul fusese împușcat lașim din avion și pe jos ne îndreptăm spre postul de comandă al grupului unde dăm raportul.

După o oră primim știrea despre frumozul nostru rezultat din partea Grupării de Luptă, care primise raportul recunoașterii ce văzuse, la gara atacată de noi, două mari incendii.

Din partea celui Serviciului Tehnic, suntem informați că în urma cercetărilor, s'a constatat că am fost loviți de două gloanțe în planul și motorul stăg. Au fost lovit rezervarele de benzină, de injecție și de ulei care se aprinseseră, dar din cauza lipsei de oxigen s'au stins.

Viața își urmă cursul obișnuit pe aerodrom; far crepusculul serii se lăcase ocușim pe întinsul răvășit al Rumei. Avioanele veneau din ce în ce mai rar din mîșine. Autobuzul apleca în fața bordului. Persoanelor cu micile geamdanage de campanie dispărea în el și masina poroi încet pe drumul ce intră în sat. Noaptea începuse să-și lase aripile și negre pante încă o să petrecută pe front.

Cpt. av. PROFIR IOAN

MARE SUCCES DE LITRARI!

S B U R Ă M

— SPRE —

R Ă S Ă R I T

de LADMISS ANDREESCU

CAVATEA DE RĂZBOIU A

ARMIIEI NOASTRE MILITARE

ULTIMELE EXEMPLARE DIN

PRIMA EDITION SE GĂSESC

ÎN LIBRĂRII. — EDITION DOUA

SE APLA SUB TIPAR.

EDITURA „OFAR“

CITITÎ

CRUCEA DE FIER

Roman

de C. CORAVU

O carte palpitantă de războiu.
Editura „Bucur Cioabani“

ULTIMELE EXEMPLARE ALE
EXCELENTEI CARȚI DE RĂZBOIU

ARIPI ROMĂNEȘTI ÎN LUPTĂ

de G-dor av. AL. DEMETRESCU

AU FOST TRIMISE ÎN LIBRĂRII

EDITURA MARVAN

Le sfârșitul lunii Martie apore

OCHIUL DIN NEGURI

un compact volum de proză

semnat de scriitorul

LADMISS ANDREESCU

EDITURA OFAR

Cititii volumul de versuri

LA POARTA

SUFLETULUI MEU

de DEM. BEN. CĂRĂC

„ARIPI ROMĂNEȘTI“ Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aeriului. Redacția și Administrația: Str. Să-rindar Nr. 9 et. I. Telefon: 2.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rig. AL. DEMETRESCU. Redactori: LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: Intreprinderi, fabrici, instituții de Stat și particulare, de sprijin: lei 3000, obișnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. 8a exemplar lei 15.

CURIOZITĂȚI

■ **Înima** pe-oastră cântărește aproape 280-300 gr.

■ **1 centimetru** potrei să-l pieși cu mâna voastră, poate suporta 10 kg.

■ **Pomurul** poate suporta 1000 kg greutate până se frânge.

■ **Singurele** metale care pot să-și piardă și suduri.

■ **Originea** cuvântului „anteker” vine de la „old Nick” nume pe care îl dau englezii diavolului. Mâinile englezii îl numesc astfel pentru că el împiedică trăgarea celorlalte mine reari.

■ **Gobald** vine din cuvântul german „Kobold” și care era genul rău al minilor.

■ **Primul** apeduct a fost construit de Claudius, cîștor roman 312 înainte de Christos.

■ **Francezul** Dupuy de Lôme în 1809 a construit primul cîștor naval numit „La Gloire”.

■ **Primul** vas cu aburi care a trecut „Mareea” a fost vaporul „Elise” în 1816.

■ **Primul** aparat recunoscut T.F.F. a fost construit de francezul Turlin în 1894.

■ **Ar trebui** 3 miliarde în hărți de 1.000 de fracti suprapuse pentru a atinge înălțimea turnului Eiffel.

■ **Cardinalul** de Richelieu a avut primul idea de a rotunzi vîrșul cîștor pentru a-l uni din hanchele lui un învîrtat a luat cîștul drept scobitoare.

■ **În Franța** au fost 4 femei care au condus armate și poate patru purtau numele Jeanne (Dant), Jeanne d'Arc, Jeanne de Montfort, Jeanne de Maspero și Jeanne Hachette.

■ **Cum se face o parașută?** Este interesant să urmăm pe scurt cariera parașutist, genului arma alai de interesantă și efecă a războiului modern, din momentul cînd ea nu este decît un balot de mătase flui și până cînd pîzeste ca o cîșpură urîșă în vîzduț.

Ne găsim într-o fabrică germană de parașute. În sălile mari și luminoase aude de femei hărnicie laș bucată din balaurului grîșe de mătase extra flui așezate la mese lungi. Se dezechănă cu ajutorul sabloanelor cele 60 de bucăți necesare construcției unui parașute. Operațiune care cere multă experiență și înlemnare. Însușile de nume lucrătorilor care a flui, cele 60 de piese pîzără mai departe la croștor. Mășini le cusut speciale, cu două ac-

ționale și două exteriorizate lângă înire ele piesele cu o preție absolută, flui cel mai nelămurit defect între acțtorii de flui și cel de cusut a avut loc un control extrem de riguros, fluidă orice greșală cal de mătă, de mîlșorîr chiar, poate pericula cîștor parașutistului. După încheierea parașutei în mașina de cusut se face un nou control, la fel de riguros: defectul cel mai nelămurit în aparență face ca lucrul să fie imediat restituit atîtătorului anterior.

În alt stator se efectuează împachetarea în saci și lătere, necesitate deosebită după sabloane. Aici lucrează bărbații, mulți dintre ei cu pîrui uli. Mai departe se aplică carligoale, se face împachetarea și legătura deflabilă, apoi se aplică înșulele, ele înșurșuri sub suzavere, cherera oganilor aviatiei, ultima operațiune a împachetării pentru o parașută se poată eși din fabrică, lucru pe care cei vechi și experimentați îl fac în numai 20 de minute.

Până a ajunge aici materialul de parașută a fost supus unor îndelungi probe de rezistență la apă, la vînt, la tracțiune; s'a înțercat elasticitatea, rezistența la auminte temperaturi, mătasea a suferit diferite tratamente fizice și chimice pentru a da maximum de securitate parașutei. În centrul înșurșii unde se lasă a zăuri pîrui care să coată eși aerul pentru a mătșora unghiul pendularii. O înțercă zăura de examinare și controlare minuțioasă pentru ca viașile să nu fie principioșe și efecăciatelor armei să fie asigurată (E.S.S.).

■ **Parașuta** împlinște 160 de ani. Îng dinire cele mai moderne arme este acest a trupelor de parașușiti. Ideea săturii cu parașuta dela înălțimi mari este totuși yehic. Prinșele înșurșuri cu parașuta s'au făcut Șehadidau Șehidau din Veneșia, lortman din Paris și mai tărziu — în 1783 — un parizian, cîștorul pîșner și rădătorilor cu balonul, Hanchard. Pîșna de a fl săturî primul cu parașuta revine medicului francez Jochim Garnerin, care s'a urșat în 22 Octombrie 1797 în balon din pîșur Monceau din Paris la o înălțime de 300 m, săturî apoi cu cîștorul. Mai îndău parașuta nu s'a deschis, dar după 100 m de cîștor meșcambul funcționează și Garnerin a putut aterza cu bine. Englezul Cocking și americanul Dabun s'au țertit vîșta în experiențele cu parașuta. Parașuta lui Garnerin cântăreș 45 kg. După experiențe îndelungi s'a ajuns în greutatea de 1 imn kg. A fost o senzație a Parisului, iar săturia Elșei Garnerin în îmbrăcăminte bărbătească. Dela prima săturia, în 1807, cînd avea vîșta de 16 ani, până în 1820, un înțercătrase 50 de săturii. S'au făcut încă înșurșuri de natură our aștorivă până la a doua etapă a istoriei parașutei, care a fost crearea trupeii de parașușiti în cadrul armatei roșii. Ceea ce s'a realizat în armata au dovedit-o acțiunile germane din cîștorul cîștorii actuale, care mărșează a înșia etapă și cea mai glorioasă în istoria parașutei. Astăzi cele mai multe țări și-au creiat formațiuni speciale de parașușiti. (E.S.S.).

INFORMAȚII ADMINISTRATIVE

— Pentru particularii și bibliotecari școlare, elevi, studenți, personalul din aeronautica militară și civilă; ofișerii, subofișerii și trupa din toate armeele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începînd dela 1 Noembrie 1942.

● Prețul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

● Domnii abonați care doresc să-și achite abonamentul, o pot face, trimițînd suma pe adresa administrației revistei, în str. Săturînd Nr. 9 Et. I București.

● Domnii abonați care nu primesc revista, deș a plătit abonamentul, sunt rugați să aumte administrația revistei printr'o c. p. sau telefonic la Nr. 3.45.26.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonați trebuie semnalate administrației revistei, pentru ca domnii abonați să primească la timp exemplarele așurate.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise, contra ramburs, la cererea celor interesați.

● Toți domnii abonați la revista „Magazin Aeronautic” vor primi în continuare revista „Așuri Românșii” până la expirarea termenelor făcute, în preț al celor abonamente.



LA UN POST DE RADIO TERESTRU
(P. K.)